

道路運送車両法

—その成立の歴史と背景—

小川 秀 貴

I はじめに

日本の自動車産業史を対象とした研究は数多く存在するが、それらは自動車製造業及び自動車流通業に関するものがほとんどである。自動車産業史とはすなわち自動車製造業史となっているのが現状である。

しかし、今日まで自動車産業全体の発展に対して自動車整備産業の果たした貢献は極めて大きなものがある。自動車に対する信頼を支えているのは自動車製造業の技術レベルの高さと流通の安定、車検などを中心とする日常の整備体制の賜であろう。

また、車検制度などをはじめ自動車整備に関する諸制度や規制が、逆に自動車の販売、製造に与える影響というものも無視できない¹。

雇用面でも、整備関係従業員数は57万人を超え²、全就業人口の約0.9%を占める。

上述のことを考慮に入れると、日本自動車産業の全体像を把握するには、これまでの研究に欠けていた自動車整備産業の歴史をも研究して初めて、産業全体を多面的に理解できるのではないかと考える。

本稿においては、日本自動車整備産業を規制する中心的な法律である「道路運送車両法」成立に至る歴史や時代背景、他省庁からの働きかけとその影響などを考察する。

1 1973年10月施行の道路運送車両法第7次改正による軽自動車の車検の義務付け、その影響による以降数年に亘る軽乗用自動車販売の落ち込みなど。

2 『平成22年度版自動車整備白書』

Ⅱ 道路運送車両法制定に至る歴史

道路運送車両法が制定されるまでの歴史を遡ってみると、以下に示す規則や法令が先行して定められている。これらの規則や法令を、制定された年代順にその流れを見ていくことにする。

1. 1903年（明治36年）乗合自動車営業取締規則（愛知県令）、自動車取締規則（長野県令）、自動車営業取締規則（京都府令）等
1907年（明治40年）自動車取締規則（警視庁令）
2. 1919年（大正8年）自動車取締令（内務省令）
3. 1933年（昭和8年）自動車取締令改正（内務省令）
4. 1947年（昭和22年）道路運送法

1 1903年（明治36年）乗合自動車営業取締規則（愛知県令）、自動車取締規則（長野県）、自動車営業取締規則（京都府）等

1903年（明治36年）8月に、愛知県が「乗合自動車営業取締規則」を制定したのが、我が国最初の自動車取締規則である。

この頃、日本のいくつかの地域において、乗合自動車の営業を企画するものが相次いだ。そのきっかけをもたらしたものは明治36年3月から7月まで大阪天王寺公園で開催された第5回内国勸業博覧会である。同博覧会には横浜の外国商館が自動車を初めて出品し、また会期中には梅田駅と天王寺会場間に観客を運ぶため、乗合自動車が運転された³。

この内国勸業博覧会で自動車の影響を強く受けた人たちが先駆的な乗合自動車事業等を計画したのである。これらの営業申請に対し認可（営業許可）を与えるには、その前提として自動車の運用に関する諸規則が必要であった。すなわち、普通の順序とは逆で、規則にのっとり営業申請をするのではなく、営業申請を受けて、それに対し認可を与えるために規則（府県令）が必要とされたのである。

この愛知県令に続き、1905年にかけて、20の府県において、乗合自動車営業取締規則、自動車取締規則、自動車営業取締規則等の名称で府県令が制定された。

愛知県令を例にとると、自動車整備に係る構造に関連するものは、タイヤ、ブレーキ、警笛、屋根、泥除け、前照灯、後尾灯のみである。

3 『日本自動車工業史稿』 pp 72-75

なお第5条に於いて、「営業ニ使用スヘキ車体及原動機ハ営業開始前県庁ノ指定スル日時場所ニ於テ検査ヲ受ケ其ノ證ヲ受クヘシ（中略）営業開始後ニアリテハ毎年一月及七月ニ各一回県庁ノ指定スル日時場所ニ於テ検査ヲ受クヘシ」と、営業開始前と、営業開始後は年2回、「検査」を受けることが義務付けられている。簡素なものであったとはいえ、今日の車検の原初の形である。

東京府においては、1907年（明治40年）自動車取締規則（警視庁令第9号）が制定された。自動車に関する規則の制定が遅れていた理由は、自動車は危険であり他の交通の妨げになる、と考えられていたことによるようである。

実際、明治36年に3件の乗合自動車の営業許可申請が出たが、警視庁は内務省の意向を受け許可を与えなかった。⁴

しかし明治40年に、渋沢栄一が創立委員長となって、乗合自動車会社が設立されることになった⁵のをきっかけに、警視庁が自動車取締規則の制定を進めた。この警視庁令は「我が国自動車法令の中核をなすことになった。」⁶

愛知県令に比べ車輛の構造に関する規定項目が増えた。第九条に「毎年一回警視庁ノ検査ヲ受クヘシ」と検査の有効期間は1年、と定められた。しかし当時の検査は「検査官は工場系の技師でボンネットに頭を突っ込みマグネット、気化器などの位置を確かめ、「制動器とはどれを言うか」などを検査する程度であって、機構の良否、性能の如何も疑問のうちに、無造作に鑑札が下付された状況であった」⁷という程度のものであったと思われる。

第5章に於いて「自家用自動車ニ対スル規定」が定められたことは、当時東京府下において自家用車が増加してきたことを物語るものであろう。

愛知県令「乗合自動車営業取締規則」制定から4年、この警視庁令「自動車取締規則」に於いては使用目的別の規則が定められ、自動車の進化に伴い構造関連の規定項目が増えた。（後者については逆に両者の違いから自動車の進歩が読み取れる、ともいえる。）

ここで視点をかえて、これら規則は「誰により（制定推進の主体）、何のために（制定の目的）」制定が促進されたかを考察する。

規則自体の必要性は時代の流れであり制定主体が地方長官（東京府に於いては警視庁長

4 佐々木（2004）pp 125-126

5 結局この計画は実現しなかった。

6 尾崎（1955b）p 369のである。

7 『日本自動車工業史稿』p 465

官)であることは明らかであるが、愛知県令「乗合自動車営業取締規則」などにその名の通り、自動車を利用して事業を営むことを企画したものが(推進主体)、その認可を得るため(目的)に規則の制定が必要であった、という背景に注目しなければならない。

規則の内容的には、他の交通主体に迷惑を掛けないことを主目的として定められた。1903年における諸車の保有台数は、馬車98千台、牛車28千台、荷車1349千台、人力車185千台である。5年後の1908年には、人力車は165千台と減少したが、他は増加している⁸。自動車は新参者かつ極く少数派であったのである。(なお運転者、同乗者等、乗員保護の考えが芽生えてくるのは1970年代を待たねばならない)

2 1919年(大正8年) 自動車取締令(内務省令)

内務省は従来の道府県令を内務省令として一本化し、全国統一の自動車に関する規則を制定した。

「この法令は自動車が増加するにしたがって、全国統一の取締に当たる必要から制定されたものとして特色がある。」⁹、そして乗合自動車営業の他府県にまたがる路線、自家用自動車による府県を超えた旅行、などがその背景として記述されている。

時代の流れからしても当然至極に思えるこの内務省令制定の、他の誘因(Ⅱ-1で述べた「推進主体」、「目的」)について本項でも考察してみる。

まず、他の交通主体にとっては迷惑でかつ危険なモノであった自動車が、いつからか便利なモノ、必要不可欠のモノになってきたその時代背景の変化である。

注目すべきは日本陸軍である。

日露戦争の経験から、陸軍は1907年に軍用自動車調査委員会を設置した。研究のためフランスより購入したノーム号で東京、青森間の走行試験を実施したのはその翌年である。以後1911年に大阪砲兵工廠において甲号自動貨車を完成させ、1914年には第一次大戦における青島攻撃に甲号、乙号が活躍した。1918年に制定される、日本初の自動車産業政策といわれる「軍用自動車補助法」の草案たる「軍用自動車奨励法」が起案されたのはこの年である。

「軍用自動車補助法」とその翌年制定の内務省令「自動車取締令」の間にはその関連を想起せしめるものはない。しかし1907年の警視庁令と1919年の内務省令との違いをみる

8 『日本帝国統計年鑑』

9 『日本自動車工業史稿(2)』p 561

と、自動車の構造面でほぼ前者のものが踏襲されているのであるが、後者において自動車の全長、全幅の規定が削除されている。

自動車本体の基本であるべき長さ、幅の規定が削除されるとは尋常でない。研究を進めると以下の事実遭遇する。

1907年の警視庁令では、第7条12項に「車体は全長外法十八尺（5.4 m）以内」と定められたものが、1918年軍用自動車補助法施行細則第十条において「全長五米五〇以下」と定められた。この関係から1919年の内務省令に於いて全長の規定が削除されたのであろう。

当時、陸軍としては、戦時に必要な軍用自動車の平時における確保の為「軍用自動車補助法」の制定と、その周辺法令の整備が早急の課題であったと考えられる。

内務省令「自動車取締令」制定に対する陸軍の関与を示す事実である。

3 1933年（昭和8年） 自動車取締令（内務省令）改正

内務省令「自動車取締令」が制定された1919年（大正8）年における全国の自動車保有台数はわずか7千台であった。

しかし、歴史が示すように、関東大震災後の復興に自動車が大活躍したことをきっかけに、国民によって自動車の利便性、そして身近さが認識され、自動車保有台数の急激な伸びが始まり、14年後の1933年（昭和8）年には、自動車保有台数は約30倍の13万5千台となった。

この事実が当然のこととして省令に反映された。大正8年制定の自動車取締令は、わずか全37条よりなっていたが、この改正により7章全92条へと大幅に内容の充実が図られた。

第2章に於いて19条を費やして、自動車の構造や各部の機能が格段にきめ細かく規定された。例えば、ブレーキにおいては「…走行速度毎時五十軒ノトキ二十ニ米…ヲ超エサルコト」と、速度50キロメートルで走行時に22メートル以内に静止できるだけの制動力を要すること、前照灯に於いては「五十米ノ前方ニ在ル交通上ノ障害物ヲ明瞭ニ認メ得ヘキ光度ヲ有スルコト」と50メートル前方の障害物を認識できる光度を要する、などと詳細に規定されるようになった。

ここでも本改正に関し他の省庁が与えた影響について考察してみる。

尾崎は¹⁰、「内務省は我が国学界、業界の権威者を網羅して「自動車取締令改正委員会」

を設け、同法の根本的改正に着手したが、本改正に当たって注目しなくてはならぬことは、自動車政策の根本方針を織り込んだ点にある。即ち擡頭した小型自動車工業を国産自動車工業の一翼とすべき目標の下に、無免許車輛の区分を設け、これを750 cc に制限したことである。¹¹⁾と記述しているが、そもそも「自動車政策」、「国産自動車工業の一翼」云々は商工省の管轄であろう。

1931年に商工省が設置した「自動車工業確立調査委員会第二特別委員会」¹²⁾において、フォード車、GM 車にはない国産小型車の利用を促進するため、甲乙二種類あった運転免許状の区分を撤廃すること、国産の「標準車」利用促進のため、フォード車、GM 車等の過積載への取り締まりを強化すること、運輸事業者の営業申請に対し、国産車の利用を促進させること等、内務省令「自動車取締令」の規定範疇のことが意見具申されている。「本委員会トシテ自動車取締令ノ改正ニ当リ標準車ノ使用普及ニ不便ナキ様特ニ考慮アリ度旨ヲ内務省ニ申請スル必要アリト思フ」(吉野委員長)という発言もある。

実際に1933年の内務省令「自動車取締規則」改正、更には1951年成立の「道路運送車両法」において、本委員会での具申事項の多くが実現した。

商工省の国産自動車産業の育成を目的とする、積極的な関与を示すものである。

なお、1945年(昭和20年)の自動車取締令(内務省令)の改正に於いて、諸規定や検査などが緩和された。例を示すと、検査の有効期限は1年であるという規定がなくなった。必然的に、継続検査を規定した条文も削除された。昭和8年には「(前照灯は)¹³⁾車輛ノ前面両側ニ各一個ヲ備フルコト」と規定されていたものが本改正により「車輛ノ前面ニ一個以上ヲ備フルコト」と、なんと前照灯が一つでもいいと改正された。また、自動車の主要装置を変更したときには変更後検査を受けなくてはならない旨の規定の、主要装置の種類が大幅に緩和され、さらには、同条第2項に於いて「前項ノ場合ニ於イテ地方長官ハ検査ヲ省略スルコトヲ得」、という項目が追加された。

これら緩和の理由は定かではないが、戦中における混乱や部品入手の困難、実動車輛数の減少(終戦直後には30%にまで低下していた)などによるものであらうと考えられる。

10 尾崎(1955b) p 383

11 傍点筆者

12 第一、第二、第三委員会があった。

13 筆者が挿入

4 1947年（昭和22年）道路運送法（法律第191号）

自動車取締令は内務省の解体に伴い、また自動車保有台数の増加、交通事故の頻発などにより「道路交通取締法」（昭和22年法律第130号）と「道路運送法」に分化した。¹⁴

道路交通取締法が交通の安全や秩序に重きを置いたものであるのに対し、道路運送法はその名の通り道路運送に関する諸規定を定めたものである。又、当時の自動車は陸上輸送を目的とするトラックがその過半を占めていたので、自動車の登録、検査、整備に関することも、道路運送法の規定範囲となった。法の目的を示す第1条に「この法律は、道路運送に関する秩序の確立及び事業の健全な発達並びに車輛の整備及び使用の適正化を図り、以て道路運送における公共の福祉を確保することを目的とする¹⁵」と示されている。

1947年（昭和22年）に道路運送法が制定された直後に、運輸省令第36号として「車輛規則」が制定された。第1章総則第1条に「車輛の検査、整備及び登録については、道路運送法の規定による外、この省令の定めるところによる。」と定められ、自動車整備産業を規定することとなった。

本省令の第2章自動車第1節「構造装置及び性能」において寸法及び重量、安定性、制動装置、最小回転半径など現在の「保安基準」そのものが、第2節検査に於いては「検査」が規定されその有効期間は基本的に1年と規定された。さらに第3節「整備」に於いて、運送事業用自動車、事業用自動車そして自家用車に分けて、規定の走行距離あるいは期間を超えない範囲で「其の要部を解体し、運輸大臣の定める基準により、これを整備しなくてはならない」と、分解定期点検整備の義務が規定された。

1951年（昭和26年）に制定される道路運送車両法に先立つこと4年、この道路運送法に基づく「車輛規則（運輸省令第36号）」こそが以降の自動車整備、そして自動車整備産業に大きな影響を与えることとなる原初の省令であったのである。¹⁶

これらが、Ⅲ－1「道路運送車両法の成立」で述べる理由、また板垣（2010）の指摘するように、命令1つで事業者¹⁷の生殺与奪権を行使されることを避けるためにも、確たる

14 この表現はやや不正確で、「道路運送法」自体は昭和6年制定の「自動車交通事業法」を引き継いだものである。「自動車取締令」中「構造」、「検査」、「整備」、「登録」等に関する規定はいわば間借りする形で「道路運送法」の中に組み入れられた。

15 傍点筆者

16 続いて、昭和23年に運輸省令第27号「自動車整備工場認定規則」、24年に運輸省令第50号「自動車整備士技能検定規則」が定められた。

17 この場合は自動車製造業者を意味している。

立法化が望ましいと、1951年（昭和26年）の「道路運送車両法」制定へと続いていくのである。¹⁸

Ⅲ 道路運送車両法の制定

1 道路運送車両法の成立

道路運送車両法（1951年（昭和26年）法律第185号）は、運輸省による自動車規制の根拠法である。自動車整備業者は全て同法及び関連法令により規制され、かつ同法によって生ずる制度需要こそが、以後の自動車整備業者の主な収益源となりその成長の大きな糧となった。

この法律の目的は第1章第1条で述べられている通り、「道路運送車両に関し所有権についての公証を行い（筆者注：自動車の登録）、…（中略）…安全性の確保及び整備についての技術の向上を図り（筆者注：保安基準、整備士技能検定、車検制度等）、…（中略）…自動車の整備事業の健全な発達に資すること（筆者注：自動車整備事業の認証等）…（後略）。」である。

章建てでは以下に示す通り8章全112条の法律である。

第1章 総則

第2章 自動車の登録

第3章 道路運送車両の保安基準（筆者注：構造、装置、乗車定員等）

第4章 道路運送車両の整備（筆者注：点検、整備士の技能検定等）

第5章 道路運送車両の検査（筆者注：車検制度等）

第6章 自動車の整備事業（筆者注：自動車分解整備事業の認証制度）

第7章 雑則

第8章 罰則

上述したように、道路運送法から道路運送車両法が生まれたこと、また、立法の背景と

18 ゆえに、自動車整備産業史を主眼とする本稿において、道路運送法を一つの通過点であるとみなすことは失礼にあたらないであろう。

同法の要点は昭和26年3月31日の衆議院運輸委員会における山崎運輸大臣の以下の発言によっても明らかである。

「現行道路運送法の実施以来、三箇年の経験にかんがみまして、その不備欠陥を是正して…（中略）…自動車車両は三十八万両を越え、戦前の最高車両数をはるかに凌駕いたすとともに、その行動は、ますます長距離かつ高速度化して参つておりますが、その反面、車両の老朽化、車両整備の不完全等による車両事故が増大し、また自動車登録においても虚偽の申請が次第に増加している実情であります。」

「現在道路運送車両の保安につきましては、道路運送法に規定されてありますが、その詳細は大部分同法に基く省令によつて規定しておりますので、（中略）単行法として道路運送車両法案を提出いたした次第であります。（中略）」

第一に、自動車の登録制度を整備充実いたしまして、自動車の実態把握及び盗難予防の徹底を期しますとともに、この制度を利用して自動車を目的とする私法関係の安全の確保に資したことであります。

第二に、車両の構造及び装置につきまして、保安上必要な最低限度の技術基準を設定いたしますとともに、車両検査制度を整備充実しまして、車両の保安を強化することにより、その安全性の確保に資したことであります。

第三に、自動車使用者の自主的な車両整備に必要な体制の確立を期しますとともに、自動車整備事業を認証して、その健全な発達をはかることによりまして、車両検査と相まつて、自動車保安の完璧を期したことであります。」

第一に自動車の登録制度が挙げられているが、これは老朽車を新車に代替えさせることの促進がその主目的であったようである。上に続いての山崎大臣の発言を引用する。

「次に、自動車抵当法案及び自動車抵当法施行法案の提出理由について御説明いたします。

自動車運送事業の健全な発達及び自動車輸送の振興をはかるため、老朽車をすみやかに新車に改めて、車両の保安度を向上することと、これが実現のために金融の円滑化を確保いたしますことは、…（中略）…、自動車の動産抵当が必要と考えるのであります。」¹⁹

第二の、車輛の構造及び装置については、道路運送車両法「第3章道路運送車両保安基準」において、運輸省令36号「第2章自動車第1節構造装置及び性能」で定められたもの

19 これこそ1931年に「自動車工業確立調査委員会第二特別委員会」において松井委員が具申ししていたことである。

がほぼ踏襲された（技術基準という文言は通産省の要求により保安基準と修正された。後述）。

検査の有効期限については道路運送車両法「第5章道路運送車両の検査」において、運輸省令36号の規定から変更され、「旅客を運送する自動車運送事業の用に供する自動車にあっては九箇月、貨物の運送の用に供する自動車にあっては一年、その他の自動車にあっては二年とする。」と定められた。

第三に挙げられている、自動車整備事業の認証に関しては当時の自動車整備業者の実態の一端を示す下記発言が興味深い。ジェーン台風の被害状況などの調査に行った菊川孝夫議員の報告であり、昭和25年9月18日参議院運輸委員会におけるものである。

「次に大阪における自動車の整備工場を見て参りました、（中略）道路端等のちよつと空地を利用いたしまして、二、三人の工員を使用して、自動車の整備を行なつておる、（中略）将来この自動車整備業というものを、もつとしつかりした基盤の上に立つた、そうしてせめて運輸大臣の免許制にでもいたしまして、そうして信用のある業者を免許して、自動車の整備につきまして、運輸省としてももつと監督権を拡充する必要がある」

このような状況から、整備業者の認証という必要が生まれたのである。（前述のように昭和23年に運輸省令第27号「自動車整備工場認定規則」が定められてはいたが、その内容は「第1条 自動車整備事業を行うものは…（中略）…運輸大臣の認定を受けることができる。」と必ずしも義務ではなかった。）

道路運送車両法の制定に際して、大きく関連している道路運送法と自動車抵当法の三法とそれぞれの施行法の計六法案が同時に、昭和26年5月26日の衆議院本会議に、続いて28日に参議院本会議に提出され議決された。

ここでも、本法成立に関して商工省等の影響を考察する。²⁰

1948年のアメリカの対日政策の転換を受けての、「自動車産業基本対策」、「自動車生産5カ年計画」など、商工省主導による国を挙げての戦後自動車産業育成策の激流はこの時期に始まった。²¹

本法制定に先立って、自動車産業の育成を図ろうとする通産省が規制による足枷を嫌い、運輸省原案にさまざまな修正を求めそしてほぼそれら修正を勝ち取った経緯を、板垣（2010）が詳述しているものを次に述べる。

20 ここでの考察は本来不必要なほどであろう。

21 自動車メーカーによる影響も次に述べる板垣の研究に明らかである。

2 先行研究——板垣暁「道路運送車両法の成立過程と日本の規制政策への影響」²²——

この論文の研究目的は板垣が「はじめに」で述べているように、「①この「道路運送車両法」がどのような過程で成立したのか、②その過程でどのような問題が生じたのか、③それらの結果が日本の規制政策にどのような影響を与えたのか」²³を明らかにすることである。

以下、板垣の論旨に沿いながら、もう一方の「制定推進の主体」とその「制定の目的」にも注目して検討する。

(1)「道路運送車両法」起案の背景

板垣によれば、同法の起案を進めたものは自動車による交通事故の増加である。論文は事故増加の原因をつぎの4点に求めている。①車両数の増加、②性能の向上（速度の増加）、③車両の老朽化、④整備の不完全等である。²⁴

しかし、本稿でここまで述べてきたように、いわば表に立つ運輸省と、自動車産業の育成、発展という大目的を持つ通産省及び自動車メーカーの双方が、本法制定に関して強い意向を持っていたことは明らかであろう。

(2)「道路運送車両法」をめぐる意見対立

板垣は本法成立による、通産省の懸念と自動車メーカーの意見を次のように記している。

・通産省の懸念

道路運送車両法の運輸省案は、公共性を過度に追求するあまり、企業の自主性を抹殺し、日本自動車工業の自由健全なる発達を阻害する面が多々あるのではないかと、(中略)との理由で懸念を示し、原案の条項の削除、修正を求めた。²⁵

・自動車メーカーの意見

保安基準そして保安基準を決める原則の明確化を望んでいた。つまりわずか三カ条の道路運送法の条文に基づき、省令や通牒により運輸大臣が自動車メーカーの生殺与奪権を持つような状況から、法律により運輸省の権限が明確に規定されることを期待した。つまり自動車の安全等の公共性には賛同しつつも、運輸省の過度の干渉に対しては懸念を持って

22 板垣 (2010) pp 15-29

23 同上 p 15

24 板垣 (2010) p 17

25 同上 p 20

いたのである。²⁶

しかしここでも、板垣の言う意見「対立」ではなく、産業の発展を意図する国（先鋒の通産省）及び産業界と、陸上運輸の安全、高効率化を管轄する運輸省との、小さなコンフリクトにすぎないと言えよう。

（3）対立の帰結と「道路運送車両法」の成立

大まかに言って、①「法の運用が困難なもの、条文が曖昧なため運輸省の恣意的な運用が生じる可能性があるもの、メーカーの自主性を阻む可能性が生じるもの」は通産省の要求通りに変更された。②修正意見が棄却されたものの一部（車体番号の打刻）は、その後の法改正で通産省の要求通りになった。③型式指定、取り消しについての修正意見は法案に盛り込むことはできなかったが、運輸次官と通商産業次官との間の了解事項という形で政治的決着を見た。

論文は以下のように、板垣の考えを示す肯定的な文章で締めくくられている。

「道路運送車両法」の成立による「保安基準」の明文化及びその成立過程で生じた意見対立の結果による通産省・自動車メーカーと運輸省の折衝による明文化は、以後、運輸省にメーカー・通産省との事前協議を通じた一定の配慮を行わせる形で、日本の規制政策に影響を与えることとなった。そして、その事前協議とメーカーへの一定の配慮が、日本の自動車規制の比較的順調な実施の一つの要因となったのである。²⁷」

日本の最も基本的な政策が産業振興であった以上、その上に拠って立つ諸法令がその流れに沿ったものとなるのは自然の流れであろう。底流と表層の流れは、時に多少のずれを生じるかもしれないが、所詮流れの方向は同じである。「対立」から「帰結」への流れを単なる事務手続きとみるのはそれほど的外れはいまい。

IV 結び

愛知県令「乗合自動車営業取締規則」から「道路運送車両法」成立に至る歴史は、自動車そしてその運行を取り締り規制する「規制法」の歴史である。

しかし規制法たる道路運送車両法はその誕生の原初から、起業の、軍用自動車の平時民

26 同上 p 24

27 板垣（2010）p 28

間所有の、自動車産業育成の促進をも果たしてきた促進法の一面をも併せ持つ。

本稿においては、道路運送車両法のいわば公式の歴史と、富国強兵・殖産興業の一翼を担う促進法としての歴史の双方を論じた。

そして道路運送車両法第95条において、自動車整備振興会の役割が明確に規定され、日本自動車整備産業は歴史時代へと入る。

参考文献・資料

- (社)日本自動車整備振興会連合会（各年）『自動車整備白書』
(社)日本自動車工業会（各年）『日本の自動車工業』
(社)日本自動車工業会（1988）『日本自動車産業史』
(社)日本自動車工業会（1965）『日本自動車工業史稿』
(社)日本自動車工業会（1967）『日本自動車工業史稿（2）』
(社)日本自動車工業会（1969）『日本自動車工業史稿（3）』
内閣統計局（各年）『日本帝国統計年鑑』
板垣暁（2010）「道路運送車両法の成立過程と日本の規制政策への影響」『北海学園大学経済論集』第58号
伊丹敬之、加護野忠男、小林孝雄、榊原清則、伊藤元重（1988）『競争と革新——自動車産業の企業成長』東洋経済新報社
伊丹啓之（2010）『本田宗一郎』ミネルヴァ書房
大島卓、山岡茂樹（1987）『自動車』日本経済評論社
大野耐一（1978）『トヨタ生産方式』ダイヤモンド社
奥村正二（1954）『自動車』岩波書店
尾崎正久（1955）『自動車日本史 上巻』自研社
尾崎正久（1955）『自動車日本史 下巻』自研社
佐々木烈（2004）『日本自動車史』、三樹書房
佐々木烈（2005）『日本自動車史Ⅱ』三樹書房
塩地洋、T.D.キリー（1994）『自動車ディーラーの日米比較』九州大学出版
四宮正親（1998）『日本の自動車産業』日本経済評論社
橋本寿朗（2001）『戦後日本経済の成長構造』有斐閣
山崎修嗣（2003）『戦後日本の自動車産業政策』
山本昭二（2007）『サービス・マーケティング入門』日本経済新聞社
山本惣治（1939）『自動車』ダイヤモンド社
米倉誠一郎（1999）『経営革命の構造』岩波書店
呂寅満（2011）『日本自動車工業史』東京大学出版会
和田一夫（2007）『ものづくりの寓話』名古屋大学出版会
和田一夫（2002）『豊田喜一郎伝』名古屋大学出版会